



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## N629 Oosterhout – Dongen

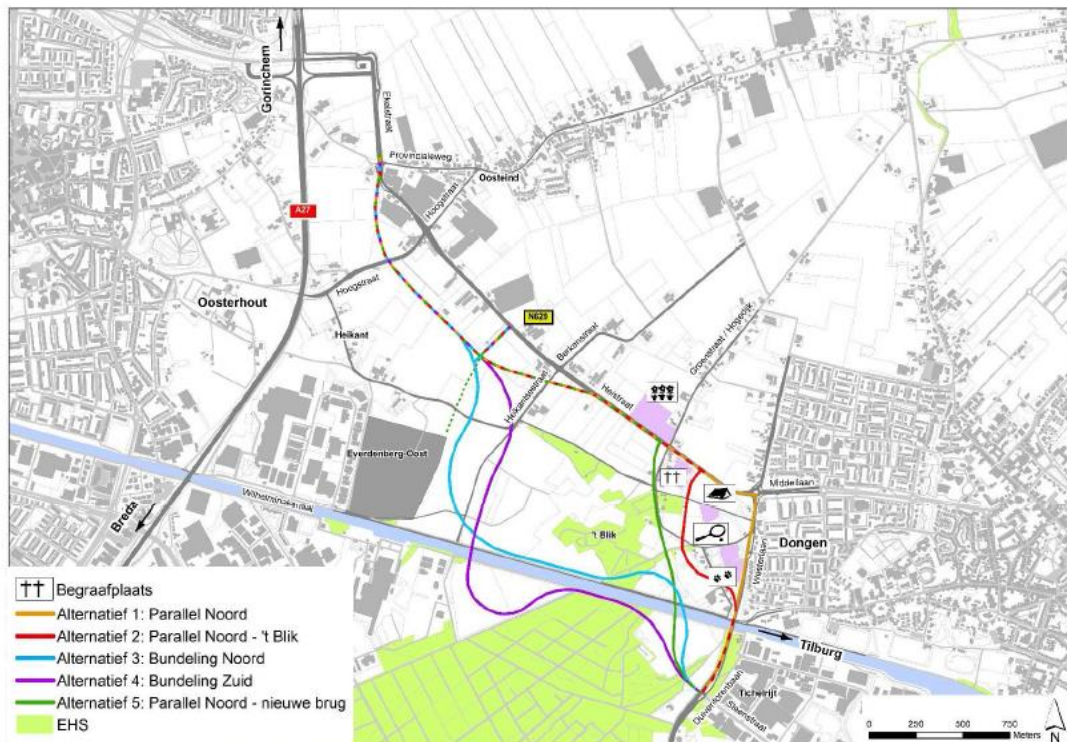
Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 april 2018 / projectnummer: 3024



# 1. Advies over het MER N629 Oosterhout–Dongen

De provincie Noord-Brabant wil een nieuwe weg tussen Dongen en Oosterhout aanleggen om de bestaande N629 te ontlasten. Voordat Provinciale Staten over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) besluiten, is een gecombineerd plan/project-milieueffectrapport<sup>1</sup> opgesteld (hierna: het MER). De provincie heeft de Commissie m.e.r. (hierna: de Commissie) gevraagd over het MER te adviseren.<sup>2</sup>



Bron: figuur 3.3, blz. 49, Milieueffectrapport N629-Westerlaan

## Welke informatie geeft het MER?

In het MER zijn vijf alternatieven onderzocht en getoetst aan de gestelde doelen, namelijk verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid (oversteekbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid). De milieueffecten van de alternatieven zijn verschillend. Zo heeft alternatief 1 (Parallel Noord) beperkte gevolgen voor het landschap, terwijl de andere alternatieven daar juist negatieve tot zeer negatieve effecten voor hebben. Bij de alternatieven 3 (Bundeling Noord) en 5 (Parallel Noord-nieuwe brug) gaat relatief veel waardevolle natuur verloren.

In het MER wordt geen keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief, maar wel in het ontwerp PIP. Bij uitvoering van het voorkeursalternatief zullen in totaal minder ernstig

<sup>1</sup> De Commissie heeft ontvangen het 'Milieueffectrapport N629-Westerlaan' d.d. 27 december 2017 van Tauw, kenmerk R002-1223426MLV-agv-V02-NL.

<sup>2</sup> De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door projectnummer 3024 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

geluidgehinderden optreden, maar zullen op andere plaatsen nieuwe ernstig geluidgehinderden ontstaan. In het voorkeursalternatief verbetert de verkeersafwikkeling aanzienlijk ten opzichte van de bestaande en situatie.

### **Wat vindt de Commissie?**

De Commissie stelde in het advies over de NRD voor een 0-plus-alternatief te onderzoeken in het MER, met als uitgangspunten 2\*1 rijstrook, het ontmoedigen van vrachtverkeer en het bieden van alternatieven voor het autoverkeer. Uit de kwantitatieve analyse van het verkeer blijkt uit het MER dat een profielverruiming naar 2\*2 noodzakelijk is om een goede doorstroming voor het gedeelte van de N629 tussen de A27 en de aansluiting Everdenberg-Oost (bijna 26.000 mvt/etm) te faciliteren. Daarnaast is ontmoediging van vrachtverkeer beleidsmatig niet (meer) gewenst en de potentie van meer fietspaden en OV te gering gebleken om de autobelasting zover terug te krijgen.

De Commissie kan daarom zich vinden in de conclusie dat het 0-plus-alternatief geen realistisch alternatief is om nader te onderzoeken in het MER.

Het MER is in heldere bewoordingen geschreven en bevat veel waardevolle informatie. Het verkeersonderzoek is tot op groot detailniveau uitgevoerd. Hierdoor kunnen de ontwerpen van met name kruispunten goed onderbouwd worden. Het ontwerp-PIP bevat voorwaarden en mitigerende maatregelen voor een landschappelijke inpassing.<sup>3</sup>

De Commissie onderschrijft de conclusies van het onderzoek van de effecten op gezondheid.

**De Commissie m.e.r. vindt dat in het MER nog informatie ontbreekt om het milieubelang goed te kunnen meewegen in de besluitvorming over de nieuwe weg tussen Dongen en Oosterhout.** Het gaat om de volgende informatie:

- een heldere samenvatting van het MER ontbreekt, zodat de milieu-informatie niet voor een breed publiek toegankelijk is;
- voor gevoelige natuur maakt het MER niet duidelijk hoe versnippering en kwaliteitsverlies van kan worden voorkomen;
- in het MER is onvoldoende aangetoond dat geen belangrijke nadelige effecten op Natura 2000-gebieden plaatsvinden;
- het MER maakt onvoldoende duidelijk in hoeverre de leefbaarheid in de omgeving van de bestaande N629 na realisatie van de nieuwe weg verbetert.

De Commissie adviseert eerst een aanvulling op het MER op te stellen voordat besloten wordt over het inpassingsplan. In het volgende hoofdstuk licht zij dit oordeel nader toe.

## **2. Toelichting op het oordeel**

### **2.1 Samenvatting**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document

---

<sup>3</sup> Zie ook [www.brabant.nl/kaart/N629](http://www.brabant.nl/kaart/N629)

leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de varianten, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn.

Deel A van het MER is geen samenvatting die aan bovenstaande voldoet. Het is een omvangrijk stuk dat niet snel de kern van de problematiek en de overwegingen van de afgeval- len alternatieven duidelijk maakt. De milieu- voor en -nadelen van de onderzochte alternatieven zijn wel in een schema weergegeven, maar doordat ze zich in het midden van de samenvat- ting bevinden, zijn deze voor de lezer niet in één oogopslag inzichtelijk. De website van de provincie biedt voor belangstellenden meer heldere informatie over het plan.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER een heldere samenvatting te maken die toegankelijk is voor een breed publiek.

## 2.2 NatuurNetwerk Brabant (NNB)

Door de aanleg van de N629 verdwijnt 3,20 ha bosgebieden die deel uitmaken van het NNB (ter plaatse van Het Blik en de Duiventoren). Daarnaast is sprake van verlies van natuurkwalitei- tet in deze gebieden door een toegenomen geluidsbelasting.

### *'Nee-tenzij principe'*

Het NNB is beschermd volgens de bepalingen van artikel 5.1 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant. Als gevolg van de aantasting van het NNB moet de procedure volgens artikel 5.3 'Wijziging van de begrenzing op verzoek met toepassing van het nee-ten- zij principe' worden doorlopen. Het valt de Commissie op dat de benodigde informatie over het doorlopen van het nee-tenzij principe<sup>4</sup> niet eenduidig uit het MER is te herleiden<sup>5</sup>. Ze ad- viseert dit alsnog te doen.

### *Compensatieopgave*

In het MER<sup>6</sup> is de compensatieopgave helder en navolgbaar beschreven. Die opgave beslaat 13,43 hectare op voorwaarde dat bij het weggedeelte dat de geluidsbelasting op het NNB veroorzaakt gebruik wordt gemaakt van stiller asfalt. Indien daarvan geen gebruik zou wor- den gemaakt dan zou de compensatieopgave 18,88 ha bedragen. Uit het MER blijkt echter dat slechts het gedeelte van het tracé tussen de A27 en Everdenberg-Oost met stiller asfalt zal worden uitgevoerd, en het weggedeelte nabij het NNB dus niet<sup>7</sup>. De Commissie gaat er daarom vanuit dat de compensatieopgave 18,88 ha bedraagt. De in het Compensatieplan op- genomen fysieke compensatielocaties van in totaal 18,17 ha zijn daarom niet voldoende om aan de compensatieopgave te kunnen voldoen.

---

<sup>4</sup> In artikel 5.3 wordt o.a. aangegeven dat een verzoek om herbegrenzing van het NNB vergezeld dient te gaan van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat a) sprake is van een groot openbaar belang, b) voor de ontwikkeling geen alterna- tieve locaties voorhanden zijn buiten het NNB en er c) geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van het NNB wordt voorkomen.

<sup>5</sup> De Vereniging tot behoud van De Duiventoren en Het Blik wijst daar in haar zienswijze ook op.

<sup>6</sup> Hierin wordt verwezen naar bijlage 8 bij het Provinciaal Inpassingsplan (Compensatieplan N629)

<sup>7</sup> Zie bijlage 2 figuur 4.4 blz. 913 van het MER.

### *Wijze van invulling van de compensatieopgave*

Daarnaast plaatst de Commissie twee kanttekeningen bij de wijze waarop de compensatie wordt ingevuld:

- *Versnippering NNB*: Het Blik en de Duiventoren vormen de noordpunt van een (ecologisch gezien) aaneengesloten NNB-zone die o.a. ook de Boswachterij Dorst omvat. Het oppervlakte- en kwaliteitsverlies in de noordpunt wordt nu gecompenseerd op vier verschillende locaties, die ecologisch niet met elkaar en de rest van de voornoemde NNB-zone verbonden zijn. Alleen de twee locaties langs het Wilhelminakanaal (samen 9,57 ha) kunnen via een nieuw te realiseren ecologische verbindingzone deel uitmaken van de grotere NNB-zone. Daarmee leidt de N629 tot versnippering van het NNB waar juist een sterkere ecologische samenhang wordt beoogd.
- *Kwaliteitsverlies NNB*: de twee compensatielocaties langs het Wilhelminakanaal liggen tevens langs de N629 en staan daarmee bloot aan een hoge geluidbelasting. Dit knelt omdat voor het te compenseren natuurbeheertype N16.01 (droog bos met productie) mede van belang is voor broedvogels<sup>8</sup>. Vogeldichtheden nemen (zoals ook terecht in het MER gesteld) af bij een geluidsbelasting van 42 dB(A) en meer.

De wijze waarop de compensatieopgave wordt ingevuld voorkomt versnippering en kwaliteitsvermindering van het NNB niet. Op grond van het bepaalde in artikel 5.1, eerste lid onder a van de Verordening Ruimte zou het plan moeten strekken tot behoud, herstel en/of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de beïnvloede NNB-gebieden. Een voorbeeld daarvoor is natuurcompensatie aansluitend op het overige NNB-gebied ten zuiden van het kanaal rondom de Boswachterij Dorst.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER:

- de benodigde stappen van het 'nee-tenzij'-principe navolgbaar te doorlopen;
- de totale compensatieopgave nader te onderbouwen;
- na te gaan hoe behoud, herstel en/of de duurzame ontwikkeling gewaarborgd kunnen worden.

## 2.3 Stikstofdepositie

De gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn berekend met behulp van AERIUS (pag. 322). De conclusie is dat er geen relevante toename van stikstofdepositie plaats vindt op de Natura 2000-gebieden die daarvoor gevoelig zijn. De kaarten met de extra depositie lijken dat te bevestigen (o.a. pag. 344, minder dan 1 mol N/ha/jaar aan additionele depositie in het zuidoosten van de Biesbosch). Tegelijkertijd wordt gemeld dat er ten hoogste 7,2 mol N/ha/jaar bij komt in dit Natura 2000-gebied. De Commissie vraagt zich af of deze waarde wel klopt. In dat geval kan er ook sprake zijn van additionele stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden van soorten elders in het Natura 2000-gebied<sup>9</sup>. Indien niet kan worden uitgesloten dat overbelaste habitattypen/leefgebieden extra stikstofdepositie ontvangen dan knelt dat dit mogelijke effect niet nader is

<sup>8</sup> Dit type wordt per 1 januari 2018 iets anders omschreven onder de naam N16.03, zie <https://www.natuurkennis.nl/natuurtypen/n16-bossen-met-productiefunctie/n16-03-droog-bos-met-productie/algemeen-n1603/>

<sup>9</sup> In de zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie wordt hier ook op ingegaan.

beoordeeld in een passende beoordeling, en het plan ook niet is aangemeld in het kader van het PAS.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming nader te onderbouwen dat stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied de Biesbosch niet kan aantasten. Indien de te verwachten additionele depositie reikt tot daarvoor gevoelige en overbelaste habitattypen en/of leefgebieden van soorten dan is het nodig deze onderbouwing uit te werken in een Passende beoordeling.

## 2.4 Leefbaarheid bestaande weg

### Leefbaarheid

Bij de beschrijving van de alternatieven in het MER wordt op pagina 51 opgemerkt dat de bestaande Heistraat tussen de kruispunten Provinciale weg en Everdenberg-Oost in zijn huidige vorm blijft bestaan. De toekomstige functie van dit weggedeelte is primair gericht op het ontsluiten van de aanliggende percelen en zal ook functies vervullen voor fietsverkeer, openbaar vervoer, landbouwverkeer en zal voor verkeer van en naar Oosteind een rol spelen. Diverse woningen en andere bebouwing zullen in de toekomstige situatie tussen de nieuwe en oude weg zijn gelegen. De Commissie verwacht daar negatieve effecten op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid wanneer geen herinrichting tot verblijfsgebied plaatsvindt. De vormgeving van de bestaande weg nodigt uit tot hoge rijsnelheden met alle negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu langs de weg. Omdat het verbeteren van de leefbaarheid één van de doelstellingen van het project is, adviseert de Commissie om in het MER aan te geven welke maatregelen genomen kunnen worden om de leefbaarheid bij de bestaande wegen te verbeteren en op welke wijze deze geborgd worden in de verdere planvorming van de gemeenten.

### Geluid

Uit het MER blijkt dat alle onderzochte alternatieven leiden tot een netto toename van de geluidbelasting bij de geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied. Wel neemt de geluidbelasting op veel locaties langs de bestaande N629 af. Bij de alternatieven 2 tot en met 5 neemt tevens de geluidbelasting ter hoogte van de Westerlaan af.

Alle alternatieven laten een vergroting van het geluidbelaste oppervlak zien, hetgeen logisch is bij de aanleg van nieuwe infrastructuur waarbij de bestaande infrastructuur gehandhaafd blijft. Aangezien er langs de nieuwe infrastructuur minder geluidgevoelige bestemmingen op korte afstand zijn gelegen neemt het aantal ernstig geluidgehinderden af bij de alternatieven 3 tot en met 5.

Bij het VKA, dat gebaseerd is op alternatief 3, is er sprake van een reductie van de geluidbelasting ter hoogte van de geluidgevoelige bestemmingen langs de bestaande N629 en de Westerlaan. De geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van de nieuwe weg alsmede de bosgebieden van het Blik en de Duiventoren worden echter aan een hogere geluidbelasting blootgesteld.

In het MER wordt geen aandacht besteed aan het verder terugdringen van de geluidbelasting langs de bestaande N629 en de Westerlaan, anders dan het beperken van de verkeersintensiteit op deze wegen. De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER

aandacht te schenken aan de mogelijkheden voor verdere geluidreductie van voornoemde wegen middels maatregelen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER te onderzoeken aan welke maatregelen concreet gedacht wordt – en de effecten daarvan – om de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan te verbeteren. Ga daarbij in op de geluidbelasting ter hoogte van de woningen, de verkeersveiligheid en op welke wijze mogelijke maatregelen geborgd worden in de verdere besluiten.

VOORLOPIG

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar de ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. E.H.A. de Beer

ing. B.P.A. Peters

mr. C.Th. Smit (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

mr. drs. A. Wagenmakers (secretaris)

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat (<http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer>). Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit , "C1.2 de aanleg van een auto(snel)weg". Het MER is een project-MER.

### **Bevoegd gezag**

Provinciale Staten

### **Initiatiefnemer**

Gedeputeerde Staten

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Alle zienswijzen en adviezen die de Commissie tot en met 21 maart 2018 van het bevoegd heeft ontvangen, heeft ze gelezen en in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3024](#) in te vullen in het zoekvak.



**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

